Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

FÉVRIER 2005

NUMERO 10

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Sûreté maritime 6
Voie maritime 6
Transport intermodal 7
Environnement 7
Marchandises 8
Traversiers 10
Croisières-excursion 10
Navigation de plaisance 10

PORTS

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Le trafic de l'ensemble des marchandises manutentionnées au port de Montréal a totalisé 23,6 Mt en 2004, une hausse d'environ 14 % par rapport à 2003.[1]

La vigueur de l'économie a permis au port de connaître un autre record dans la manutention de conteneurs. Concrètement, le port a manutentionné un record de 1,2 million de conteneurs EVP (unité équivalente à vingt pieds), soit 117 459 conteneurs de plus que l'année précédente. Si la situation économique a stimulé le trafic des conteneurs, l'arrivée de nouveaux transporteurs maritimes au port a aussi aidé : 12 des 15 plus importantes lignes maritimes du monde desservent maintenant le port de Montréal.[2]

Le nombre de navires avec marchandises ayant transité au port en 2004 a été de 1 330 navires, soit 4,5 % de plus qu'en 2003. Ajoutons que le port a accueilli près de 43 385 croisiéristes en 2004, soit 9 958 de plus qu'en 2003.[3]

Les autorités du port sont très optimistes que 2005 sera une autre année exceptionnelle pour le port, notamment dans le trafic des conteneurs. Afin d'absorber la croissance du trafic des conteneurs tout en manutentionnant tous les autres types de fret, l'administration portuaire de Montréal prévoit investir au cours des cinq prochaines années plus de 150 M$ dans l'agrandissement et l'amélioration de ses installations.[4]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Québec vient de terminer une année exceptionnelle avec des tonnages d'environ 22 Mt, soit 13 % de plus qu'en 2003. Il s'agit d'une deuxième année record consécutive pour le port de Québec. À cette performance exceptionnelle, il faut ajouter environ 72 000 croisiéristes et 33 000 membres d'équipage qui ont fait escale dans la Vieille Capitale au cours de la dernière saison.[5]

---

[1] « Des augmentations de trafic remarquables au port de Montréal », Communiqué de presse, Port de Montréal, 20 janvier 2005.

[2] Ibid

[3] Administration portuaire de Montréal.

[4] « Des augmentations de trafic remarquables au port de Montréal », Communiqué de presse, Port de Montréal, 20 janvier 2005.

[5] « 2004 : l'année de tous les recors », Communiqué de presse, Port de Québec, 5 janvier 2005.

Parmi les projets du port, la direction songe à aménager deux quais additionnels de 125 M$ dans le secteur de Beauport, et ce, d'ici les cinq prochaines années.[6]

Sept-Îles

Baisse du tonnage manutentionné

En 2004, les activités du port ont généré des transbordements de 17,5 Mt de tonnes, soit une baisse de 23 % par rapport à 2003. Cette baisse importante du tonnage s'explique principalement par les grèves des minières Iron Ore du Canada (IOC) et Mines Wabush qui ont fait chuté les expéditions du port de 5 Mt.[7]

Toutefois, le démarrage progressif de la phase 2 de l'aluminerie Alouette permettra une croissance significative du tonnage manutentionné au port dans un avenir rapproché. En janvier, l'aluminerie a démarré la production dans ses nouvelles installations. Quelque 156 nouvelles cuves sont désormais installées dans chacun des deux halls de production. Le démarrage des cuves s'étalera sur six à huit mois. Graduellement, la production annuelle actuelle d'Alouette de 243 000 t passera à 550 000 t d'aluminium en 2006. L'aluminerie de Sept-Îles deviendra alors la plus importante aluminerie en Amérique en termes de production.[8]

Port-Cartier

Légère baisse du tonnage manutentionné

En 2004, le tonnage total manutentionné aux installations portuaires de Québec Cartier a totalisé 17,5 Mt, soit une légère baisse de 0,5 % par rapport à 2003. De ce total, le port a manutentionné 4,3 Mt de concentré et 9,2 Mt de boulettes de fer. À cela s'ajoutent les transbordements de 2,9 Mt de céréales et la réception de 1,1 Mt de marchandises en vrac (produits pétroliers, rails et matières premières pour la fabrication de boulettes). Le nombre de navires a augmenté avec un trafic total de 478 navires en 2004, soit une soixantaine de plus qu'en 2003.[9]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

En 2004, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 4,8 Mt, soit 5 % de moins qu'en 2003. Le port a accueilli 263 navires en 2004, soit 2 de moins qu'en 2003.[10]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 788 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel* en 2004, ce qui représente une hausse de 11 % par rapport à 2003. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des tonnages d'aluminium et de bois. Le traversier-rail a fait 468 voyages allers-retours, soit 7 % de plus que l'an dernier.[11]

Sorel

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Sorel a totalisé 4,8 Mt en 2004, soit une baisse de 3 %. Le port de Sorel a accueilli 254 navires, soit 4 de moins qu'en 2003.[12]

Par ailleurs, la compagnie QIT – Fer et Titane continuera à investir dans la modernisation de ses installations de Sorel-Tracy.[13] Rappelons qu'une part importante des tonnages aux ports de Havre-Saint-Pierre et de Sorel est générée par les activités industrielles de la compagnie QIT – Fer et Titane.

---

[6] « Année record pour le port de Québec », Site Web de Radio-Canada, 6 janvier 2005.
[7] « Diminution des activités au port de Sept-Îles », Site Web de Radio-Canada, 18 janvier 2005.
[8] « Agrandissement : Alouette coule son premier lingot », Site Web de Radio-Canada, 12 janvier 2005.
[9] Service des Relations publiques de Québec Cartier.
[10] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[11] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel », SOPOR et COGEMA, 2003 et 2004.
[12] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[13] Dubuc, André, « Du pain sur la planche dans la construction en 2005 », Les Affaires, 8 janvier 2005.

Port-Alfred

Baisse du tonnage manutentionné

Avec un total de 4,5 Mt en 2004, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a connu une baisse de 5 % par rapport à 2003. Malgré une hausse des tonnages de bauxite, de spath fluor et de soude caustique, les tonnages d'alumine, de coke vert et de coke calciné ont diminué dans une plus forte proportion. En 2004, 138 navires ont transité au port de Port-Alfred, soit 8 de plus qu'en 2003.[14]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre a totalisé 2,8 Mt en 2004, soit une hausse d'environ 2 % par rapport à 2003. Cette hausse est attribuable à une augmentation des expéditions de minerai (ilménite et fer) et de titane qui a compensé pour l'absence de transbordement au quai fédéral du port durant la grève des débardeurs de juillet jusqu'à la mi-octobre. En 2004, 130 navires ont visité le port de Havre-Saint-Pierre, comparativement à 158 en 2003.[15]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé près de 2,35 Mt en 2004, soit une hausse de 26 % par rapport à 2003. Les vracs secs et liquides ont connu des hausses appréciables de tonnage, soit d'environ 37 %. Ce type de marchandise génère désormais près des deux tiers des activités du port. Cette augmentation du tonnage dans le domaine des vracs vient contrebalancer l'effet de la baisse constante de la manutention des céréales à Trois-Rivières. Environ 250 navires ont fait escale au port de Trois-Rivières en 2004.[16]

La prochaine année sera marquée par la fin des importants travaux de réfection des quais 19 et 20. Ce chantier devrait être terminé vers la fin de l'été.[17]

Bécancour

Baisse du tonnage manutentionné

Le volume des marchandises manutentionnées au port de Bécancour a totalisé 1,4 Mt en 2004, soit une baisse de 22 % par rapport à 2003.[18] La grève qui a perturbé les activités de l'Aluminerie A.B.I. explique cette diminution du tonnage puisque l'usine n'a fonctionné qu'au tiers de sa capacité pendant environ quatre mois. La production de l'aluminerie a repris en novembre dernier suite au règlement du conflit de travail.[19]

Malgré cette baisse du tonnage, le trafic maritime au port a totalisé 128 navires, soit 13 de plus qu'en 2003.[20] Cette augmentation est due à l'utilisation des installations du port par l'entreprise Inco qui achemine du matériel au Labrador pour la construction d'une usine.[21]

Port Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Port Saguenay a manutentionné un total de 387 000 t, soit une baisse de 19 % par rapport à 2003.[22] La fermeture de l'usine Port-Alfred explique principalement cette baisse du tonnage. En effet, les trois quarts de la diminution sont attribués à la fin des expéditions

---

[14] Administration portuaire de Port-Alfred.
[15] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.

[16] Veillette, Guy, « Le port de Trois-Rivières termine 2004 avec une hausse de 26 % des marchandises manutentionnées », Le Nouvelliste, 18 janvier 2005; Veillette, Guy, « Bonne année pour le port de Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 17 janvier 2005.
[17] Veillette, Guy, « Bientôt des annonces au port de Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 22 janvier 2005.
[18] Administration portuaire de Bécancour.
[19] « Une centaine d'employés d'A.B.I. sont de retour au travail », Site Web de Radio-Canada, 25 novembre 2004.
[20] Administration portuaire de Bécancour.
[21] « Les marchandises livrées au port de Bécancour ont baissé de 22 % en 2004 », Site Web de Radio-Canada, 11 janvier 2005.
[22] Administration portuaire de Port Saguenay.

de papier journal provenant de la papetière, ainsi qu'à la baisse des arrivages de soude caustique destinée à la papetière.[23]

Malgré tout, le port tente de diversifier ses activités depuis ces dernières années. Ainsi, l'exploitation d'une carrière de granite produisant des agrégats expédiés vers le marché américain est en cours. Ce secteur a toutefois souffert de la hausse du dollar canadien au cours de la dernière année. Ce projet pourrait éventuellement permettre à Port Saguenay d'expédier un volume d'agrégats estimé entre 200 000 et 500 000 t par année.[24]

Une cinquantaine de navires ont accosté au port en 2004, une baisse de 18 navires par rapport à 2003.[25]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

En 2004, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 265 000 t, soit 25 % de plus qu'en 2003. L'année 2004 a été marquée par une hausse des transbordements de pâte de bois. Le port a accueilli 49 navires au Quai Marginal, soit 5 de plus qu'en 2003.[26]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 788 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane en 2004 (et aussi au port de Baie-Comeau) via le *Georges-Alexandre-Lebel* (voir port de Baie-Comeau, p. 3).[27]

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

En 2004, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski a totalisé 235 611 t, soit 8 % de moins qu'en 2003. Ce sont les baisses des tonnages d'essence, de produits pétroliers, de sable et de gravier qui expliquent principalement cette diminution. L'année 2004 a été marquée par une faible reprise des transbordements de bois de construction et de pâte de bois, absents en 2003. Par ailleurs, le port a accueilli 73 navires en 2004, soit 3 de moins qu'en 2003.[28]

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionné

Le port de Gros-Cacouna a connu une baisse de son trafic global en 2004 avec un tonnage manutentionné d'environ 155 000 t, soit 15 % de moins qu'en 2003. Une baisse des transbordements de bois et de papier journal expliquent en grande partie cette diminution du tonnage total à Gros-Cacouna au cours de la dernière année. En 2004, 36 navires ont transité au port, soit 10 de moins qu'en 2003.[29]

Deux projets pourraient contribuer à accroître l'activité portuaire à Gros-Cacouna au cours des prochaines années.

D'une part, le projet d'un terminal méthanier progresse. Énergie Cacouna, un consortium formé de TransCanada Corporation et Pétro-Canada, projette de construire, à l'Île du Gros-Cacouna, une usine de gaz naturel liquéfié d'une capacité d'acheminement d'environ 500 millions de pieds cubes de gaz naturel par jour. TransCanada serait sur le point de louer un terrain à Gros-Cacouna, en vue de la construction du terminal méthanier. L'appui de la population de Gros-Cacouna reste toutefois à obtenir dans ce dossier.[30]

D'autre part, le cabotage entre Gros-Cacouna sur la rive sud et Baie-Comeau sur la rive nord, pourrait devenir réalité d'ici 2006. C'est là le

---

[23] Gagnon, Mélyssa, « Port Saguenay – Baisse de 19 % des volumes manutentionnés », Le Quotidien, 4 janvier 2005; Port Saguenay a souffert de la fermeture de Port-Alfred », Site Web de Radio-Canada, 3 janvier 2004.
[24] Ibid
[25] Administration de Port Saguenay.
[26] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[27] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2003 et 2004.
[28] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[29] Ibid
[30] « La Corporation du port de Cacouna favorable au projet de port méthanier », Site Web de Radio-Canada, 17 décembre 2004 : « Terminal méthanier à Gros-Cacouna », Site Web de Radio-Canada, 9 janvier 2005.

souhait que la Corporation de développement du port de mer de Gros-Cacouna fait pour intensifier les activités portuaires du port au cours des prochaines années. Selon le quotidien *Le Soleil*, le projet prévoirait que les remorques seraient transportées par bateau entre les deux rives. Selon des estimations, près de 15 000 remorques pourraient transiter annuellement entre les deux rives en utilisant ce service, ce qui diminuerait d'environ 25 % le trafic lourd qui emprunte la route 138 sur la Côte-Nord.[31]

Portneuf

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Portneuf a connu une hausse de son trafic global en 2004 avec un tonnage manutentionné de 134 864 t, soit 45 % de plus qu'en 2003. Une hausse des transbordements de charbon explique principalement cette hausse. En 2004, 11 navires ont accosté au quai de Portneuf, soit un de moins qu'en 2003.[32]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 102 442 t en 2004, soit une baisse 47 % par rapport à 2003. Cette diminution s'explique par une baisse des tonnages de papier journal et de copeaux de bois. Parallèlement, le nombre de navires a diminué avec un trafic total de 26 navires, soit 9 de moins qu'en 2003.[33]

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 76 385 t en 2004, soit 11 % de moins qu'en 2003. Les tonnages de sel, d'essence et de produits pétroliers ont tous accusé une baisse. Toutefois en 2004, le port a reçu quelques déchargements d'éoliennes en provenance du Danemark. Le port a accueilli 20 navires durant la dernière année, soit 7 de moins qu'en 2003.[34]

Le Groupe DJL, qui exploite une carrière de concassé à Wakeham, près de Gaspé, par l'intermédiaire de sa division Pavages Beau Bassin, serait tenté de se lancer dans l'exportation. Si le projet devait se réaliser, le concassé serait transporté jusqu'au port de Gaspé pour y être chargé sur des bateaux à destination de la Floride.[35]

Chandler

Baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage total manutentionné au port de Chandler en 2004 a été de 2 804 t, soit 24 % de moins qu'en 2003. Les marchandises transbordées à Chandler se limitent presqu'exclusivement au sel. Deux navires ont accosté à Chandler en 2004, soit le même nombre qu'en 2003.[36]

Cap-aux-Meules

Améliorations aux installations portuaires

D'importantes améliorations seront apportées aux installations portuaires de Cap-aux-Meules. Par mesure de sécurité, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) sera mis en place. Le quai où le bateau de croisière *Vacancier* accoste sera réaménagé pour en faire une zone de haute sécurité. Ce réaménagement devrait permettre au quai commercial d'accueillir et de contrôler des passagers ainsi que les navires en provenance de l'étranger.[37]

---

[31] Larouche, Marc, « Une bouée de sauvetage pour le port de Cacouna », Le Soleil, 10 janvier 2005.
[32] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[33] Ibid
[34] Ibid
[35] Gélinas, Geneviève, « Port de Gaspé – La construction de l'usine de GDS amorcée », Le Soleil, 26 novembre 2004.
[36] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2003 et 2004.
[37] Hubert, Achille, « Cap-aux-Meules – Des installations portuaires améliorées », Le Soleil, 31 octobre 2004.

Bilan de l'année 2004

Les principaux ports du Québec ont manutentionné un total de 102,7 Mt en 2004, soit 1 % de moins qu'en 2003. À eux seuls, les sept-Îles et ports de Montréal, de Québec, de Sn 80 % du de Port-Cartier ont transbordé environ quatre plus tonnage total au Québec. Parmi les cinq ports de importants ports du Québec, seuls lene hausse Montréal et de Québec ont connu u de leur tonnage en 2004.

BILAN 2003 et 20 04

anutentionnés dans

Estimation et comparaison des tonnages m s trois premiers les principaux ports du Québec au cours d trimestres 2003 et 2004

Liste des ports	2004	2003	Variation 2004/2003
1. Montréal	23,6 Mt	0,8 Mt	+ 14 %
2. Québec	22 Mt	9,5 Mt	+ 13 %
3. Sept-Îles	17,5 Mt	3 Mt	- 23 %
4. Port-Cartier	17,5 Mt	7,6 Mt	- 0,5 %
5. Baie-Comeau [38]	4,9 Mt	1 Mt	- 5 %
6. Sorel	4,8 Mt	0 Mt	- 3 %
7. Port-Alfred	4,5 Mt	7 Mt	- 5 %
8. Havre-Saint-Pierre	2,8 Mt	76 Mt	+ 2 %
9. Trois-Rivières	2,35 Mt	,9 Mt	+ 26 %
10. Bécancour	1,4 Mt	,8 Mt	- 22 %
11. Port-Saguenay	387 kt	78 kt	- 19 %
12. Matane [38]	265 kt	12 kt	+ 25 %
13. Rimouski	236 kt	56 kt	- 8 %
14. Gros-Cacouna	155 kt	83 kt	- 15 %
15. Portneuf	135 kt	93 kt	+ 45 %
16. Pointe-au-Pic	102 kt	91 kt	- 47 %
17. Gaspé	76 kt	86 kt	- 11 %
18. Chandler	2,8 kt	8,7 kt	- 24 %
Total	**102,7 Mt**	**3,7 Mt**	**- 1 %**

Source : Administrations portuaires et Transpo rts Canada
da, région du Québec.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Cana

SÛRETÉ MARITIME

Mise en œuvre d'un programme fédéral pour la sûreté maritime

Transports Canada vient de mettre en œuvre le Programme de contribution à la sûreté maritime. Selon ce programme, un financement de 115 M$ répartis sur trois ans est prévu pour aider les ports et les installations maritimes du Canada à assumer les coûts rattachés à la modernisation et au renforcement de leurs systèmes et programmes de sûreté. Ce programme s'inscrit dans le cadre de la politique de sécurité nationale, qui prévoit l'investissement de 308 M$ pour renforcer la sûreté maritime au Canada, le tout conformément aux nouvelles exigences internationales de sûreté du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires de l'organisation maritime internationale.[39]

VOIE MARITIME

Fermeture de la saison de navigation 2004

La Voie maritime du Saint-Laurent est officiellement fermée depuis le 30 décembre 2004, ce qui met fin à sa 46e saison de navigation. Cette fermeture durant la saison hivernale permettra la réalisation du programme d'entretien annuel visant les 13 écluses canadiennes et chenaux de raccordement. Les travaux de cette année s'élèveront à 5 M$ dans la section Montréal - Lac Ontario et à 20 M$ dans le canal Welland. Des améliorations aux ponts, écluses, installations de communication et

[38] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

[39] « Le programme de contribution à la sûreté maritime accepte les demandes », Communiqué de presse, Transports Canada, 2 décembre 2004.

d'électricité, routes, déversoirs et murs sont prévues. La Voie maritime prévoit rouvrir à la fin mars 2005.[40]

Légère hausse dans le tonnage transporté

En 2004, la Voie maritime du Saint-Laurent a accueilli 4 060 navires, soit une augmentation de 4,4 %. Ces navires ont transporté plus de 43 Mt de marchandises, représentant une hausse de 5,3 % du tonnage total par rapport à l'année précédente. Les produits en vrac ont été la principale catégorie de marchandises transportées avec 15 Mt, suivi du minerai de fer, des céréales et du charbon. Seul le tonnage des produits en vrac a connu une augmentation de près de 10 %. Pour leur part, les céréales et le minerai de fer ont connu une diminution d'environ 4 %. Le charbon, quant à lui, a vu son tonnage demeurer relativement stable, passant de 4 196 à 4 181 Mt. Ainsi, la hausse du trafic des produits en vrac a plus que compensé la baisse du trafic des céréales et du minerai de fer, permettant aux transits totaux de connaître une croissance par rapport à 2003.[41]

TRANSPORT INTERMODAL

Engorgement des infrastructures du transport

La vigueur du commerce international semblerait pousser à la limite de leur capacité les infrastructures de transport partout au Canada. En effet, les ports de Vancouver et de Montréal ont atteint des sommets inégalés en termes de trafic maritime. Dès lors, l'instauration d'un réseau intermodal se déployant en continuité dans les voies maritimes, sur les chemins de fer et sur les routes s'imposerait. À cet effet, les gouvernements du Canada et du Québec discuteraient pour mettre en œuvre un programme avec le secteur privé pour améliorer et rénover ces différents réseaux. Selon la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), il s'agit d'une opportunité et d'une conjoncture très favorable pour les caboteurs fluviaux et côtiers, puisque le transport maritime sur le Saint-Laurent serait loin d'avoir atteint sa pleine capacité.[42]

Investissement dans le transport intermodal

Des négociations seraient actuellement en cours entre le Ministère des Transports du Québec et Transports Canada concernant la mise en œuvre d'un programme de 100 M$ sur cinq ans prévoyant la rénovation du réseau québécois des chemins de fer locaux et la relance du transport intermodal et du cabotage sur le fleuve Saint-Laurent. De cette somme, 40 M$ seraient prévus pour des projets de transport intermodal ferroviaire et maritime, dont le réaménagement de quais. Financé par les deux paliers de gouvernement ainsi que par le secteur privé, ce programme aurait pour objectif d'augmenter la concurrence entre les moyens de transport, de contribuer à la diminution des gaz à effet de serre et des coûts d'entretien du réseau routier.[43]

Cet investissement dans le transport maritime pourrait donner un nouvel élan au cabotage sur le Saint-Laurent et pourrait entraîner une diminution importante du nombre de camions qui circulent sur les routes de la Côte-Nord et de l'est du Québec.[44]

ENVIRONNEMENT

Nouvel équipement pour détecter la pollution maritime

Transports Canada a acquis un nouvel équipement de surveillance aérienne de la pollution maritime qui renforcera le Programme national de surveillance aérienne et qui lui permettra d'être plus efficace lorsqu'il portera des accusations en vertu de la *Loi sur la marine*

[40] « La Voie maritime du Saint-Laurent met fin à sa 46e saison de navigation », Communiqué de presse, Réseau Grands Lacs/Voie Maritime du Saint-Laurent, 4 janvier 2005.
[41] « Résultats mensuels du Trafic de la Voie maritime en date du 31 décembre 2004 », Site Web du Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, décembre 2004.

[42] Duhamel, Alain, « Les transporteurs sont à la limite de leur capacité », Les Affaires, 8 janvier 2005.
[43] Thériault, Carl, « Transport intermodal : Nouvel élan pour le cabotage sur le Saint-Laurent », Le Soleil, 10 janvier 2005.
[44] « Le retour des caboteurs sur le Saint-Laurent », Radio-Canada, 10 décembre 2004.

marchande du Canada. L'équipement servira aussi à appuyer Environnement Canada et Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne) dans leurs activités de confinement et de nettoyage en permettant la détection des nappes d'hydrocarbures, notamment en déterminant leurs caractéristiques et en suivant leur déplacement.[45]

L'objectif du programme est de maintenir et d'améliorer l'efficacité de la surveillance aérienne, spécialement au large de la côte est du Canada, où les déversements illégaux de matières polluantes par les navires soulèvent de graves préoccupations en ce qui concerne la protection du milieu marin.[46]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Bonnes perspectives pour le minerai de fer en 2005

La production québécoise de minerai de fer est demeurée relativement stable de janvier à novembre 2004 par rapport à la même période l'an dernier.[47] Les conflits de travail dans deux compagnies minières (Mines Wabush et Iron Ore du Canada (IOC)) expliquent en partie cette stagnation de la production.[48]

L'année 2005 s'annonce meilleure, puisque ces deux compagnies minières qui ont repris leurs activités prévoient produire à pleine capacité, avec des investissements plus élevés dans l'exploration minière cette année.[49] La forte demande de la Chine et la hausse anticipée du prix du minerai expliquent en grande partie cet intérêt grandissant pour l'exploration minière au Québec.[50]

Blé

Légère hausse des exportations canadiennes de blé

Selon les nouvelles estimations des analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), les exportations canadiennes de blé devraient augmenter d'environ 2 % au courant de l'année 2004-2005, pour se situer à 12,6 tm. Pour sa part, la production devrait croître de 8 % à 20,9 tm en 2004-2005, un sommet depuis 1999-2000. Les prévisions de l'année 2005-2006 révèlent une hausse probable des exportations de blé de l'ordre de 6 %.[51]

En ce qui concerne les prix, AAC estime qu'ils vont baisser de façon drastique, en raison des bonnes récoltes hivernales aux États-Unis, d'une production de plus en plus importante en provenance de l'Amérique du Sud, de l'appréciation du dollar canadien par rapport à celui des États-Unis et d'une croissance modeste de la consommation mondiale.[52]

Les facteurs à surveiller sont la demande de la Chine, la politique d'exportation de l'Union européenne et les taux de fret. Ces facteurs devraient affecter non seulement la productivité de l'industrie canadienne du blé mais également la quantité de blé manutentionné dans la Voie maritime du Saint-Laurent au cours de la prochaine année.[53]

---

[45] « Nouvel équipement pour détecter la pollution causée par les navires », Communiqué de presse, Transports Canada, 17 décembre 2004.
[46] « Programme national de surveillance aérienne » Document d'information, Transports Canada, décembre 2004.
[47] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles du Canada, janvier à juillet 2004.
[48] « Bilan du secteur minier pour 2004 », Site Web de Radio-Canada, 29 décembre 2004.
[49] « Exploration minière : une bonne année partout sauf en Gaspésie », Site Web de Radio-Canada, 25 novembre 2004.
[50] « Hausse de 50 % du prix du fer? », Les Affaires, 22 janvier 2005.
[51] « Bi-Weekly Bulletin: World and Canadian Outlook for Grains and Oilseeds in 2005-2006 », Agriculture et Agroalimentaire Canada, vol. 18 – no 1, janvier 2005; « Canada: Grains and Oilseeds Outlook », Agriculture et Agroalimentaire Canada, décembre 2004.1
[52] « Canada: Grains and Oilseeds Outlook », Agriculture et Agroalimentaire Canada, janvier 2005.
[53] Ibid

Aluminium

Légère baisse de la production canadienne d'aluminium

Selon les prévisions de Exportation et Développement Canada (EDC), on peut s'attendre à une hausse de la production et des exportations d'aluminium au Canada en 2005, et ce, suite au règlement du conflit de travail à l'aluminerie A.B.I. à Bécancour.[54] Rappelons que ce conflit a empêché l'industrie de connaître une bonne année en 2004. D'ailleurs, les plus récentes statistiques sur la production canadienne d'aluminium font état d'une production de 2,4 Mt de janvier à novembre 2004, soit une baisse d'environ 7 % par rapport à la même période en 2003.[55]

Bois d'œuvre et papier journal

Hausse anticipée des exportations canadiennes de bois d'œuvre en 2005

Selon les prévisions des analystes de EDC, la demande pour le bois d'œuvre canadien devrait être bonne en 2005. Divers facteurs expliquent cette perspective : des taux d'intérêt bas, une croissance économique soutenue et des tendances démographiques favorables aux États-Unis. En outre, EDC affirme que la fin de l'année 2004 a été exceptionnellement bonne pour les exportateurs de bois d'œuvre, contrairement à l'habitude, en raison des bonnes conditions sur les marchés. Les dommages causés par les ouragans chez nos voisins du Sud et dans les Caraïbes ont entraîné une hausse de la demande de bois d'œuvre pour des travaux de reconstruction et de restauration des infrastructures.[56]

Contre-attaque du Canada dans le conflit sur le bois d'œuvre

Par ailleurs, le conflit commercial sur le bois d'œuvre a franchit une nouvelle étape, puisque le Canada vient d'engager une procédure de contestation de la révision des droits compensateurs américains sur le bois d'œuvre, qu'il juge insuffisante, en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).[57] En décembre dernier, les autorités canadiennes et l'industrie du bois d'œuvre apprenaient que les États-Unis réduiraient légèrement les droits, de 27 à 21 %. Cette décision a été mal accueillie au Canada, puisque tous espéraient une réduction beaucoup plus importante.[58]

Année charnière dans le secteur des pâtes et papiers

Pour les producteurs de pâte, l'année 2004 s'est bien terminée, selon les analyses de EDC, les cours ayant connu des hausses. Pour l'année qui commence, la demande pour la plupart des types de papier étant toujours relativement bonne en Europe et en Amérique du Nord, les expéditions et la production devraient rester vigoureuses. Après avoir subi deux ans de baisse de leurs ventes à l'étranger, les exportateurs canadiens de papier journal ont de nouveau été confrontés à une demande modeste dans toutes les régions en 2004. Selon les prévisions de EDC, le secteur devrait retrouver une certaine vigueur en 2005. Les livraisons à l'Amérique du Sud stimulent les expéditions à l'étranger, malgré le ralentissement soutenu du marché nord-américain.[59]

Gaz naturel

Gaz Métro et ses partenaires dévoilent un nouveau projet situé à Lévis

Le complexe méthanier Rabaska, que les promoteurs Gaz Métro et ses partenaires Enbridge et Gaz de France souhaitaient construire à Beaumont, pourrait être construit à l'extrémité est de Lévis. Celui-ci serait situé à un peu plus d'un kilomètre de la ligne

---

[54] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, janvier 2005.
[55] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles du Canada, janvier à novembre 2004.
[56] « Mise à jour des prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, janvier 2005.
[57] « Bois d'œuvre : le Canada contre-attaque », Site Web de Radio-Canada, 13 janvier 2005.
[58] « Bois d'œuvre : le Canada espérait une plus forte réduction des droits compensateurs », Site Web de Radio-Canada, 14 décembre 2004.
[59] « Mise à jour des Prévisions à l'exportation », Exportation et Développement Canada, janvier 2005.

hydroélectrique qui traverse la municipalité de Beaumont. Rappelons que cette municipalité a déjà exprimé sa vive opposition au projet lors d'un référendum.[60]

TRAVERSIERS

Le traversier *Camille-Marcoux* devra être remplacé d'ici 2010

La Société des traversiers du Québec a toujours l'intention de remplacer le navire *Camille-Marcoux* qui effectue actuellement la traverse Matane - Côte-Nord, au plus tard en 2010.[61]

La Société indique qu'elle y sera forcée, puisque le *Camille-Marcoux* ne répond pas aux nouvelles normes internationales de sécurité pour les traversiers à pont fermé qui devraient être appliquées prochainement par le gouvernement canadien.

Rappelons que l'on déplore annuellement une cinquantaine d'accidents légers sur les traversiers du Québec, la majorité se produisant sur le *Camille-Marcoux*. C'est l'étroitesse de l'aménagement du pont des véhicules qui rend difficile l'embarquement et le débarquement en toute sécurité sur ce navire.

La construction d'un navire de remplacement coûterait 125 M$.

CROISIÈRES-EXCURSION

Le Groupe Dufour met fin à sa croisière entre Québec et Tadoussac

Incapable de rentabiliser son exploitation, le Groupe Dufour abandonne le lien fluvial entre Québec et Tadoussac et songe même à louer le catamaran *Famille Dufour II* à un opérateur du port de Montréal.[62]

Pour expliquer leur décision, le Groupe Dufour mentionne que la nouvelle réglementation dans le parc marin Saguenay-Saint-Laurent force le bateau à réduire sa vitesse de sept à huit nœuds sur une bonne partie du trajet ce qui a prolongé la durée de la croisière de 1h30. De plus, le coût du carburant (diesel marin), qui est passé de 27 cents à 52 cents le litre entre 1996 et 2004, aurait également nuit à la rentabilité de la croisière-excursion.[63]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Une route bleue pour découvrir la Côte-Nord

La route bleue de la Côte-Nord sera inaugurée au printemps prochain. Le comité ZIP (zone d'intervention prioritaire) de la Rive-Nord de l'estuaire indique que ce tout nouveau sentier maritime, qui longerait 400 kilomètres de côtes, serait constitué de sites de mise à l'eau et d'abris sécuritaires. Le circuit serait non balisé et conçu pour les canots, les kayaks et les voiliers.[64]

Pour la portion entre la rivière Saguenay et Baie-Trinité, les usagers pourraient naviguer à l'aide d'un guide fournissant des informations sur les habitats, les paysages à découvrir et les sites fragiles. Environ 80 points d'accès à la route bleue seraient prévus tout au long de la Côte-Nord.

Par ailleurs, la route bleue du secteur sud de l'estuaire (entre Berthier-sur-Mer et Métis-sur-Mer) devrait aussi être ouverte au printemps.[65]

---

[60] « Terminal méthanier : le nouvel emplacement serait situé à l'extrémité est de Lévis », Site Web de Radio-Canada, 25 janvier 2004.
[61] « Le Camille-Marcoux devra être remplacé d'ici 2010 », Site Web de Radio-Canada, 12 novembre 2004.

[62] « Fin du lien fluvial entre Québec et Tadoussac », Le Soleil, 28 décembre 2004.
[63] Ibid
[64] « Une route bleue pour découvrir la Côte-Nord », Site Web de Radio-Canada, 25 novembre 2004.
[65] Site Web de la Fédération québécoise du Canot et du Kayak : www.canot-kayak.qc.ca

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-6852

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisé par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Février 2005